

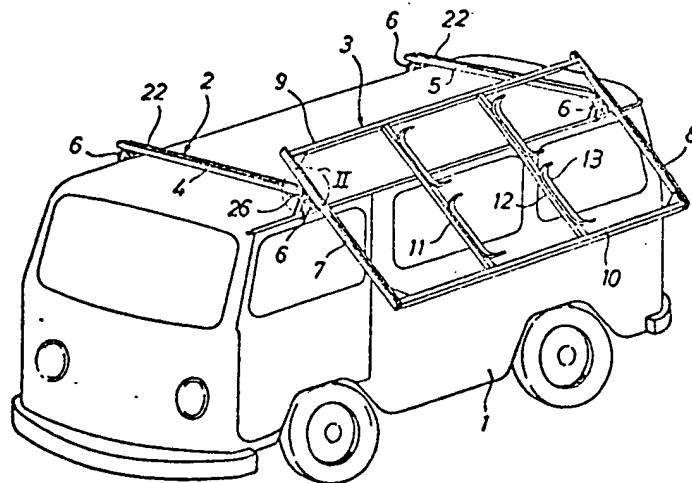
WUND- ★ Q17 84-050714/09 ★ EP -101-054-A  
Luggage roof rack for camping motor vehicle - has hollow section  
end members supported on rollers, symmetrically distributed  
w.r.t. support member(s)

WUNDER H & CO GMBH 09.08.82-DE-229623

(22.02.84) B60r-09/04

09.08.83 as 107867 (1099JW) (G) No-SR. Pub E(ATCH DE FR IT LI)  
A rectangular frame (3) with end cross-members (7,8) forms the  
roof rack for a mobile home or camping vehicle. The cross-  
members are hollow, double-box sections with a longitudinal slot  
in the lower wall.

The slot fits over a guide rib on fixed guide rails (4,5) attached  
to the vehicle roof. The slot also receives a lug attached to the end  
of each guide rail. The lug carries a pair of symmetrically  
arranged rollers or sliders, which support the roof rack, as it is  
slid to the side of the roof for (un)loading. (35pp Dwg.No.1/11)  
N84-038356



BEST AVAILABLE COPY

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(21) Anmeldenummer: 83107867.0

(51) Int. Cl.<sup>3</sup>: B 60 R 9/04

(22) Anmeldetag: 09.08.83

(30) Priorität: 09.08.82 DE 3229623

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
22.02.84 Patentblatt 84/8

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT CH DE FR IT LI

(71) Anmelder: Heinrich Wunder GmbH & Co. KG  
Münchener Strasse 80 Postfach 1920  
D-8060 Dachau(DE)

(72) Erfinder: Zoor, Reinhold  
Hohenzollernplatz 1  
D-8000 München 40(DE)

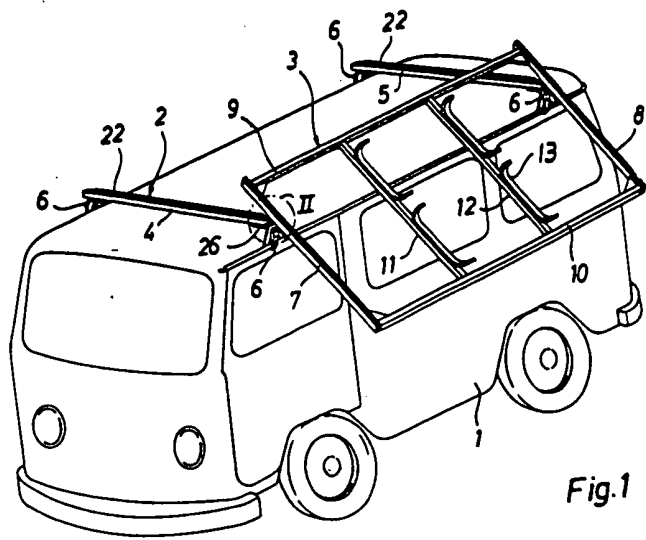
(74) Vertreter: Zmyj, Erwin, Dipl.-Ing.  
Postfach 95 04 28  
D-8000 München 95(DE)

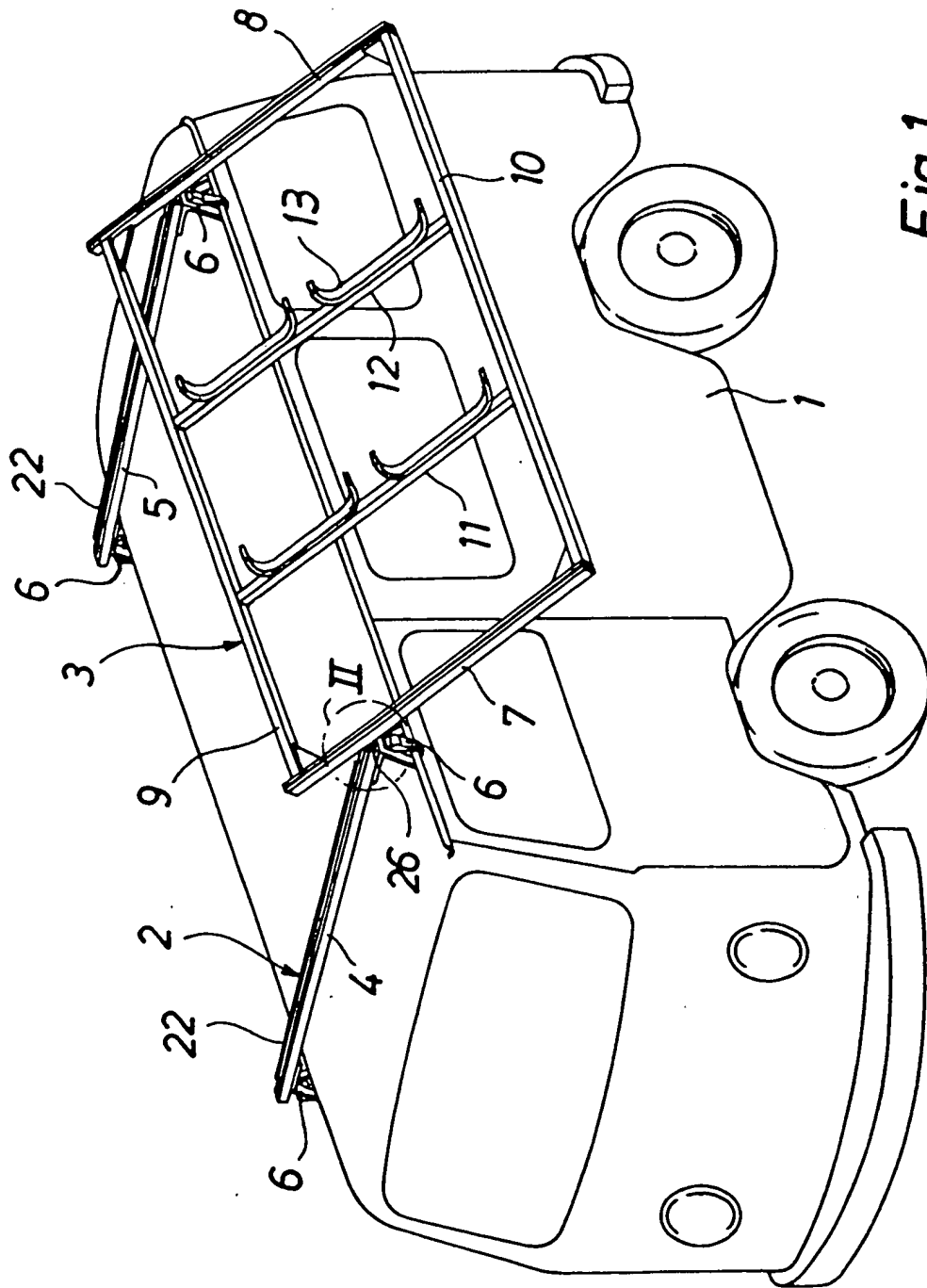
(54) **Gepäckträger für Fahrzeuge, insbesondere Campingfahrzeuge.**

(57) Bei dem Gepäckträger, der ein Basisteil 2 und ein Oberteil 3 aufweist, ist die Lagerung für das Oberteil in Form von Rollen 26 symmetrisch in bezug auf die Tragschiene 4 vorgesehen, so daß beim Ausziehen des Oberteils und Abkippen desselben die hierbei auftretenden Kräfte stets symmetrisch in bezug auf die Rollenlagerung und die Tragschiene auftreten. Die Gleitschiene 7 des Oberteils 3 ruht auf einem Führungssteg 22 auf, der durch die Tragschiene 4 getragen ist. Die Gleitschiene 7 ist als Hohlchiene ausgeführt und nimmt nicht nur die Rollen 26, sondern auch in der Transportstellung des Gepäckträgers den Führungssteg 22 auf, der durch einen Schlitz 19 in der hohlen Gleitschiene 7 in diese einführbar ist. Das Oberteil kann als in sich geschlossener Rahmen ausgeführt sein oder es können nur die unabhängig voneinander verschiebbaren Gleitschienen durch eine lose Verbindung miteinander in Verbindung stehen, wobei diese Verbindung durch den zu transportierenden Gegenstand oder einen Transportbehälter gebildet sein kann. Es ist auch möglich, die Gleitschienen zu unterteilen, wobei einer Tragschiene zwei Gleitschienen zugeordnet sind, die nach unterschiedlichen Richtungen gegenüber der Tragschiene verschiebbar und abklappbar sind. Der Gepäckträger kann nicht nur auf Dächern, sondern auch an Heckklappen von Fahrzeugen montiert sein.

EP 0 101 054 A2

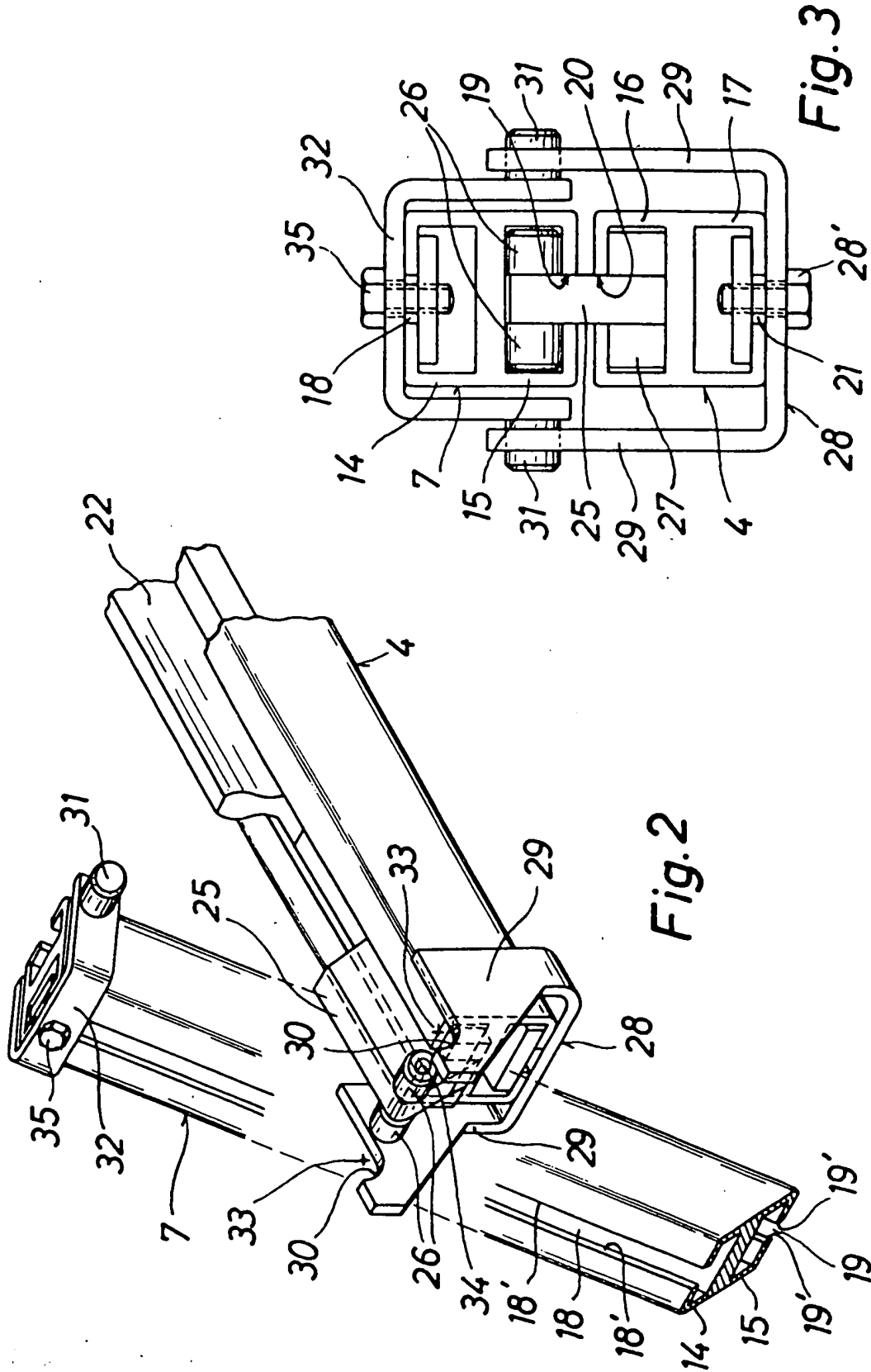
./...





**Fig. 1**

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



**PAGE BLANK (USPTO)**



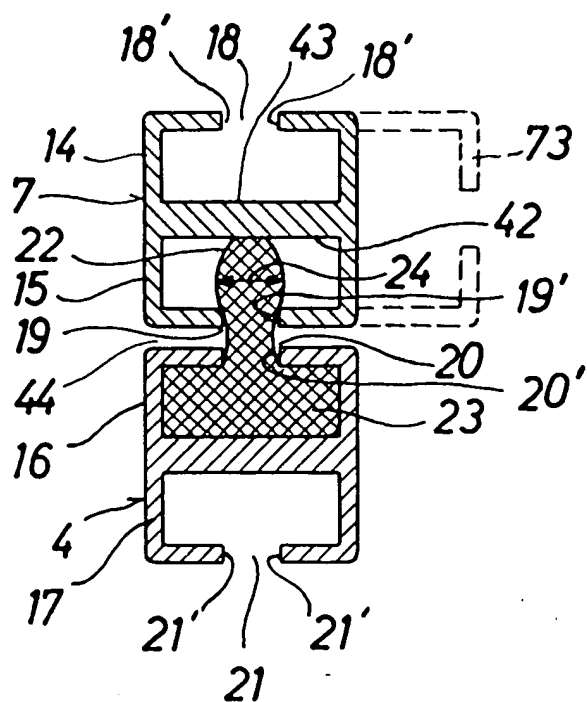


Fig. 4

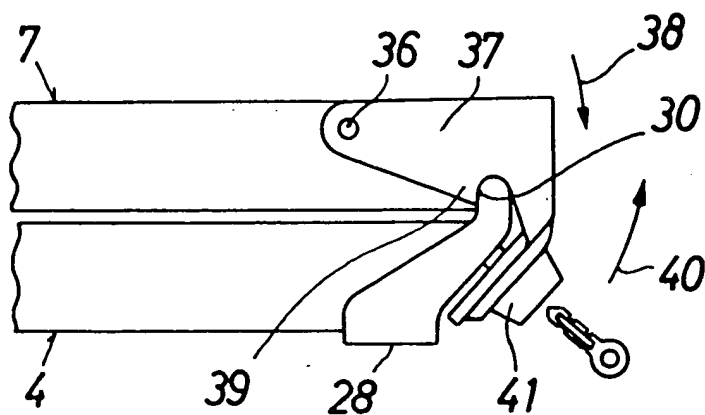


Fig. 5

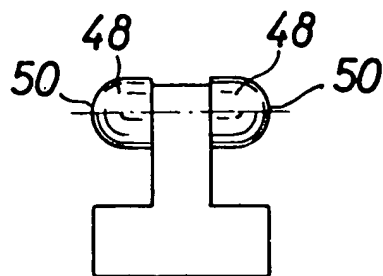


Fig. 8

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

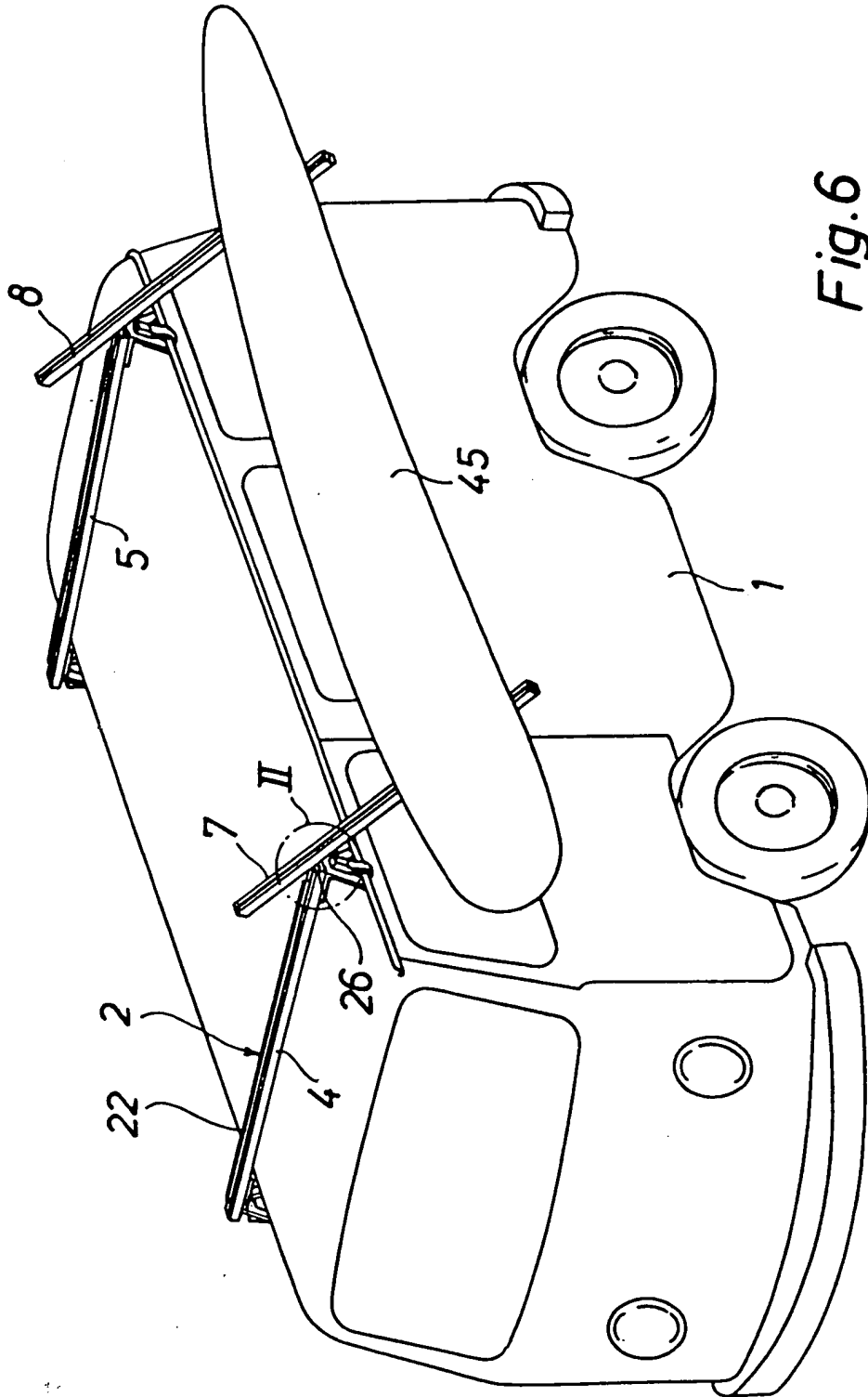


Fig. 6

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

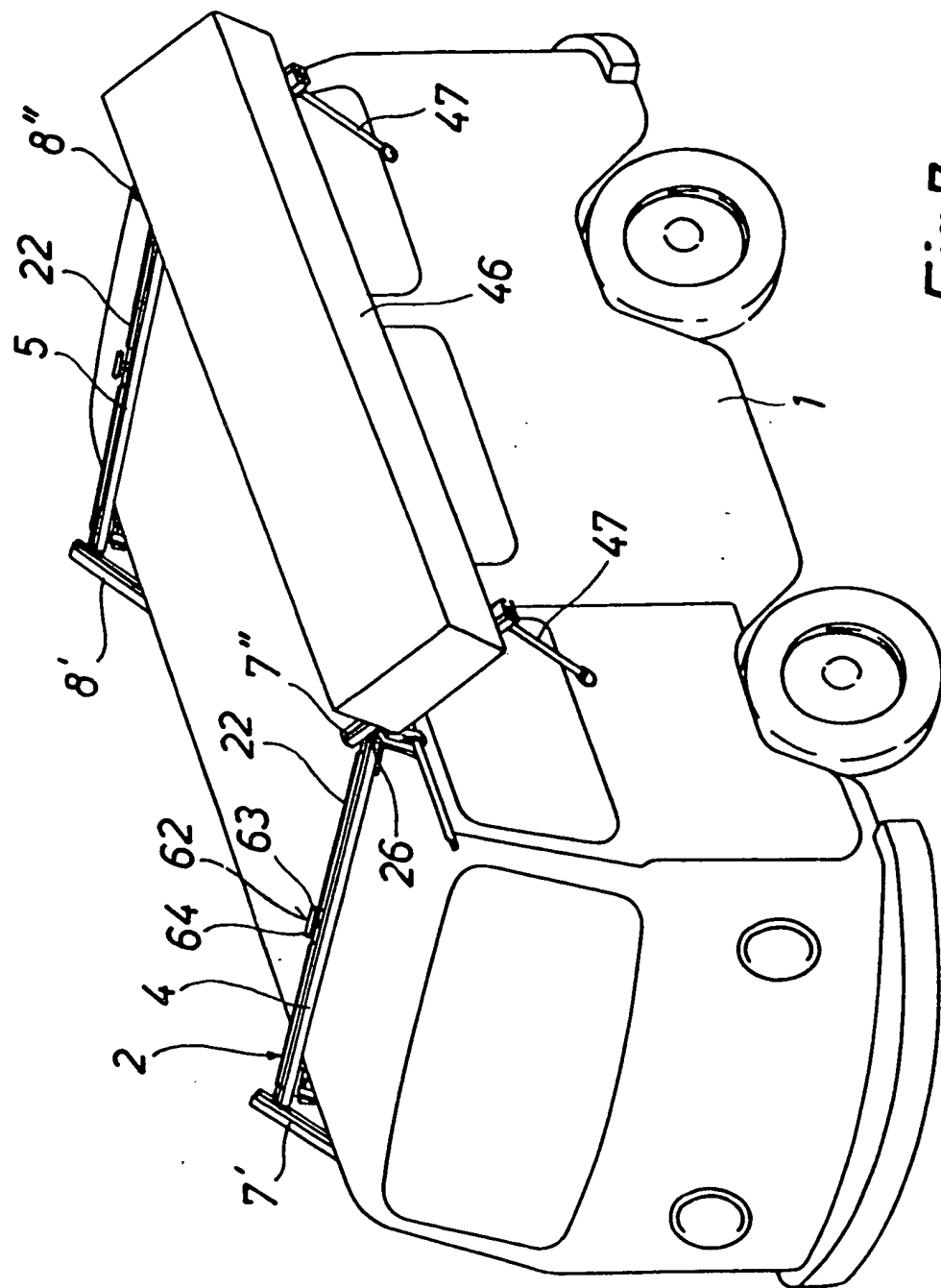
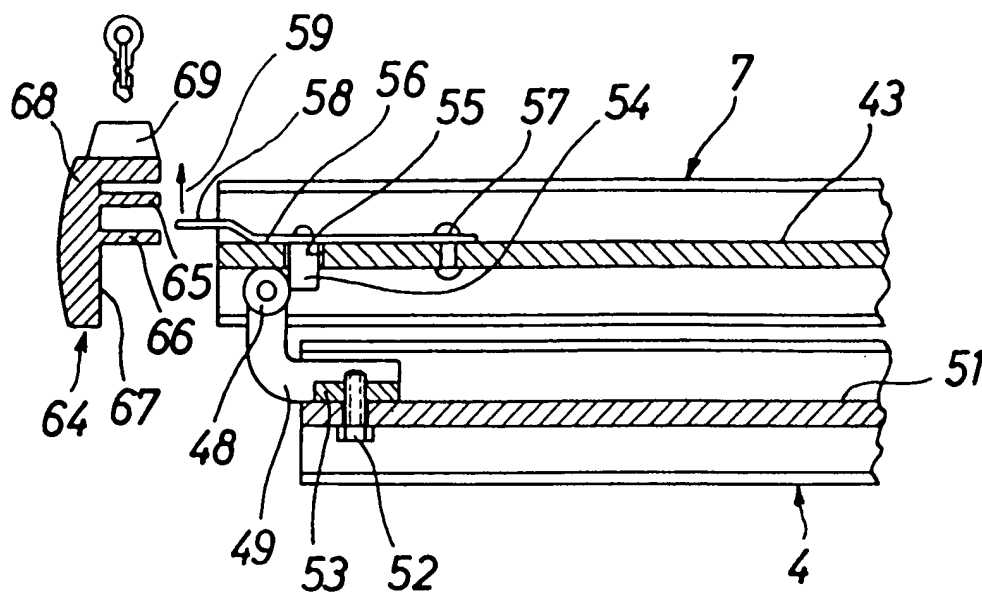
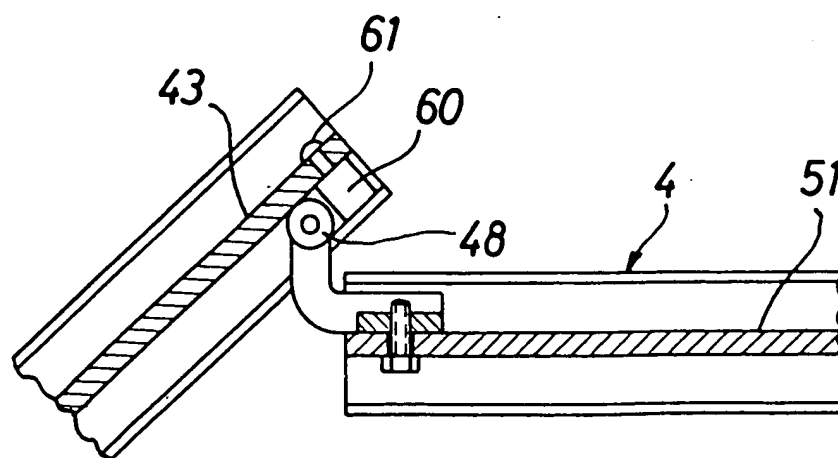


Fig.7

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

*Fig. 9**Fig. 10*

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



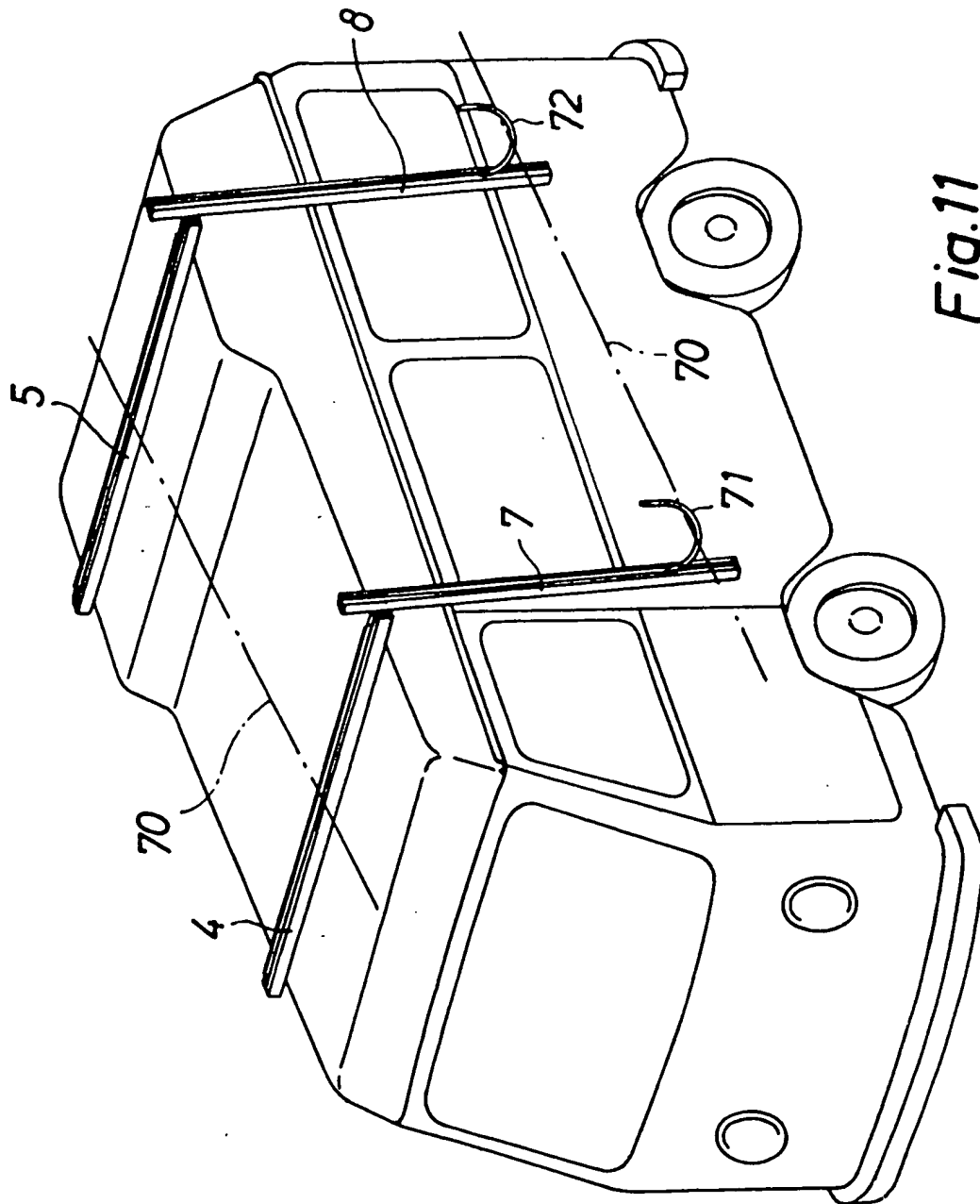


Fig.11

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

Heinrich Wunder  
GmbH & Co. KG  
Münchener Str. 80  
Postfach 1920  
8060 Dachau

1                    Gepäckträger für Fahrzeuge,  
                     insbesondere Campingfahrzeuge

5

Die Erfindung bezieht sich auf einen Gepäckträger für  
Fahrzeuge, insbesondere Campingfahrzeuge oder Wohnmob-  
le, mit einem am Fahrzeug befestigbaren Basisteil und  
einem auf dem Basisteil abgestützten, die zu transpor-  
10 tierenden Gegenstände aufnehmenden Oberteil, das min-  
destens zwei hohle, jeweils mit einem durchlaufenden  
Schlitz versehene Gleitschienen aufweist, in denen Rol-  
len- oder Gleitkörper aufgenommen sind, die an den Enden  
von Tragschienen des Basisteils mittels Halter vor und  
15 über der Auflagefläche für die Gleitschienen angeordnet  
sind, wobei die Halter durch den Schlitz greifen und ein  
Verschieben und Verschwenken des Oberteils gegenüber dem  
Basisteil ermöglichen.

20 Bei einem bekannten Dachträger dieser Art (US-PS  
3 193 124) sind die Tragschienen als L-Profil ausgebil-  
det, dessen horizontaler Schenkel als Auflage für die  
Gleitschiene dient, während der vertikale Schenkel den  
Halter für Rollen trägt, die in die Gleitschiene ein-  
25 greifen. Die Gleitschienen weist einen Querschnitt auf,  
der im wesentlichen U-förmig ausgebildet ist, wobei die  
freien Enden der Schenkel nach innen abgebogen sind und

1 einen durchlaufenden Schlitz begrenzen. Die Gleitschie-  
ne ist gegenüber der Tragschiene so angeordnet, daß der  
durchlaufende Schlitz an der Seite liegt, durch den ein  
Schwenkbolzen für Rollenkörper hindurchgreift. Damit  
5 die Gleitschiene gegenüber der Tragschiene abgekippt wer-  
den kann, ist der waagrechte Schenkel im Bereich der  
Rollenhalterung verkürzt, so daß der Rollenhalter die  
Kippachse der Rollen vor und über der Auflagefläche für  
die Gleitschiene hält. Hierdurch stört die Auflageflä-  
10 che der Tragschiene beim Abkippen der Gleitschiene nicht.

Nachteilig ist bei dieser Ausführungsform die freiflie-  
gende Lagerung der Rollen, wodurch in bezug auf die  
Tragschiene ein Kippmoment entsteht, was sich bei  
15 großer Belastung des Gepäckträgers in zweifacher Hin-  
sicht nachteilig auswirkt. Bei größeren Belastungen  
führt diese Art der Lagerung unter Umständen zu einer  
geringfügigen Schrägstellung der Rollen, die die Gleit-  
schiene führen und die ein Abkippen des Obergestells er-  
20 möglichen, wodurch aufgrund dieser Schrägstellung die  
Führung der Gleitschienen verschlechtert wird, was ge-  
gebenenfalls zu einem Klemmen führen kann und außerdem  
wirkt sich das Kippmoment auf die Befestigung der Trag-  
schienen aus, die besonders stabil aufgeführt sein muß,  
25 wenn sich diese Kippmomente nicht nachteilig auswirken  
sollen. Zu bedenken ist hierbei, daß es sich um einen  
Gepäckträger auf einem Fahrzeug handelt, bei welchem  
aufgrund der Fahrdynamik sehr große Kräfte auftreten  
können.

30 Aufgabe der Erfindung ist es, eine leichte Bedienbar-  
keit des Gepäckträgers zu ermöglichen.

Diese Aufgabe wird durch die vorliegende Erfindung in  
35 verschiedener Weise gelöst.

- 1 Eine erste Lösungsmöglichkeit besteht darin, daß ausge-  
hend von dem Gepäckträger nach dem Oberbegriff des An-  
spruchs 1 die Halter für die Rollen- oder Gleitkörper  
und die Rollen- oder Gleitkörper am Basisteil symme-  
5 trisch in bezug auf die Tragschiene angeordnet sind,  
und daß die Gleitschiene des Oberteils mit dem Schlitz  
nach unten über der zugeordneten Tragschiene liegt.

- Aufgrund dieser Ausgestaltung wird eine Lagerung der  
10 Rollen- oder Gleitkörper erzielt, die frei von Kippmo-  
menten ist, wodurch die Gefahr von Verklemmungen der  
Gleitschiene gegenüber den Rollen- oder Gleitkörpern  
ausgeschlossen ist. Weiterhin ist die Tragschiene frei  
von Kippmomenten ausgehend von der ruhenden Belastung,  
15 wodurch gewährleistet ist, daß die Halterungen für die  
Tragschienen keinen allzugroßen Kräften ausgesetzt ist.  
Dies ist deshalb besonders wichtig, weil Dachgepäckträ-  
ger dieser Art unter Umständen eine Traglast von bis  
zu 200 kp aufnehmen müssen. Wenn dann dieses Gewicht über  
20 einen Hebelarm aufgrund asymmetrischer Lagerung auf die  
Führungs- bzw. Kipprollen einwirkt, so können beträcht-  
liche Kräfte an den Befestigungsteilen der Halter für  
die Rollen bzw. für die Tragschienen auftreten. Diese  
ungünstige Kräfteverteilung ist durch die Erfindung ver-  
25 mieden, wodurch sichergestellt ist, daß auch bei hoher  
Belastung eine einwandfreie und verhältnismäßig leicht-  
gängige Bedienung des Gepäckträgers möglich ist, da  
Trag- und Gleitschienen und die Rollenkörper bzw. de-  
ren Halterung symmetrisch belastet werden.

- 30 Eine weitere Möglichkeit zur Lösung der oberen Aufgabe  
besteht darin, daß das Oberteil ausschließlich aus den  
Gleitschienen besteht, die Transporthalterungen tragen.

- 35 Diese Art der Ausbildung des Oberteils eignet sich nur  
für den Transport solcher Gegenstände, die eine Längs-  
erstreckung aufweisen, welche größer als der Abstand

1 der beiden Gleitschienen zueinander ist, so daß die Gleit-  
schienen über den zu transportierenden Gegenstand, der an  
ihnen während des Transportes befestigt ist, verbunden  
sind. Hierdurch ergibt sich eine sehr flexible und lose  
5 Verbindung, wodurch ein gewisser Freiheitsgrad in der  
gegenseitigen Bewegbarkeit der beiden Gleitschienen be-  
steht, so daß ein Verkanten dieser Gleitschienen gegen-  
über ihren Tragschienen trotz möglicher Montagefeder bei  
der Befestigung der Tragschienen am Fahrzeug oder un-  
10 gleichmäßig verteilter Lasten nicht auftreten kann, weil  
durch die gegenseitige Bewegbarkeit der Gleitschienen  
ein Ausgleich in dem Sinne möglich ist, daß jede Gleit-  
schiene exakt an ihrer Tragschiene geführt bleibt, ohne  
daß es zu Zwangsverkantungen und damit zu einer Schwer-  
15 gängigkeit kommt. Dies ist bei solchen Gepäckträgern  
möglich, bei denen das Oberteil aus einem starren Rah-  
men besteht, an dem die Gleitschienen befestigt sind.

Für solche Fälle, in denen eine Verbindung der beiden  
20 Gleitschienen über den zu transportierenden Gegenstand  
nicht möglich ist, können entsprechend einer anderen Lö-  
sungsform der Erfindung die Gleitschienen des Oberteils  
durch Streben oder durch Transportbehälter flexibel bzw.  
gegeneinander bewegbar miteinander verbunden sein.

25 Bei dieser Ausgestaltung treten die weiter oben geschil-  
derten Wirkungen und Vorteile ein, da sich die Gleit-  
schienen den jeweiligen Verhältnissen anpassen können,  
ohne daß es zu einem Verklemmen gegenüber den Tragschie-  
30 nen kommt. Transportbehälter sind beispielsweise die  
auf Dachgepäckträgern befestigten nach Art eines Koffers  
ausgebildeten Behälter bezeichnet.

- 1 Die Ausgestaltung des Oberteils in der Art, daß dieses  
Oberteil entweder nur aus Gleitschienen besteht, die  
über den zu transportierenden Gegenstand miteinander  
verbunden sind oder die über Streben oder Transportbe-  
5 hälter gegeneinander beweglich bzw. gelenkig oder  
kardanisch miteinander verbunden sind, ergibt einen  
wesentlichen Vorteil dann, wenn die Tragschienen auf  
unterschiedlichen Ebenen angeordnet sind, wie dies  
beispielsweise bei Wohnmobilen oder Campingbussen der  
10 Fall ist, die im hinteren Bereich ein Stufendach auf-  
weisen, so daß die hintere Tragschiene auf einer we-  
sentlich höheren Ebene steht. Hierdurch ergibt sich,  
daß die zu transportierenden Gegenstände gegenüber  
der Horizontalen einen Winkel einnehmen, was zur Folge  
15 hat, daß beim Herausziehen des Gepäckträgers und Her-  
unterkippen der Gleitschienen dieses Abkippen nur dann  
möglich ist, wenn die Verbindungen zwischen den bei-  
den Gleitschienen bzw. der an den Gleitschienen be-  
festigte zu transportierende Gegenstand sich gegen-  
20 über den Gleitschienen bewegen kann, weil die Kipp-  
punkte, um die die Gleitschienen kippen, auf unter-  
schiedlichen Höhen liegen. Mit einem starren Rahmen  
wäre ein Abkippen gar nicht möglich, weil die Gleit-  
schienen aufgrund der unterschiedlichen Höhen in der  
25 Transportstellung in der gekippten Stellung nicht mehr  
vertikal nach unten hängen würden, sondern schräg zur  
Vertikalen, was ein Verdrehen der Gleitschienen in be-  
zug auf die Führungsrollen zur Folge haben würde, was  
aber aufgrund der exakten Führung nicht möglich ist.  
30
- Eine Schwergängigkeit bei der Bedienung des Gepäck-  
trägers, d.h. beim Anheben und Verschieben der Gleit-  
schienen kann auch dadurch bedingt sein, daß der Ge-  
päckträger zu groß und/oder im beladenen Zustand zu  
35 schwer ist.

- 1 Wenn dies der Fall ist, so kann die eingangs gestellte  
Aufgabe nach einer anderen Lösungsart der Erfindung da-  
durch gelöst werden, daß jeder Tragschiene zwei Gleit-  
schienen zugeordnet sind, die nach entgegengesetzten  
5 Richtungen über die Tragschienen hinauschiebbar sind.

Bei dieser Ausgestaltung wird also der Gepäckträger in  
zwei Teile geteilt, wobei der eine Teil über die einen  
Enden der Tragschienen und der andere Teil über die ge-  
10 genüberliegenden Enden der Tragschienen hinauschieb-  
bar und abkipppbar ist. Durch die Halbierung des Ge-  
päckträgers bzw. der Gleitschienen wird einerseits er-  
reicht, daß mit der Verkürzung der Gleitschiene auch  
die Verkantungsgefahr verringert wird und außerdem wird  
15 hierdurch wegen der kleineren Beladungsfläche auch das  
von den jeweiligen Gepäckträgerhälften aufnehmbare Ge-  
wicht begrenzt, so daß aus dieser Sicht eine Bedienungs-  
erleichterung eintritt.

- 20 Eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung ist da-  
rin zu sehen, daß sowohl die Tragschiene als auch die  
Gleitschiene im wesentlichen einen H-Querschnitt  
aufweisen, wobei die nach oben und unten ragenden Schen-  
kel an ihren Enden jeweils nach innen abgebogen sind  
25 und ihre Ränder jeweils einen oberen und unteren Schlitz  
begrenzen. Ein solches Profil hat den Vorteil, daß die  
verschiedenen Halterungen in einfacher Weise eingebracht  
werden können, weil in das Hohlprofil Gleitsteine mit  
Befestigungsschrauben eingeführt werden können, wobei  
30 die Befestigungsschrauben durch den Schlitz hindurchra-  
gen und somit ein Festklemmen der jeweiligen Teile er-  
möglichen. Hierbei ist ersichtlich, daß aufgrund dieser  
Halterung eine leichte Positionierung der jeweils be-  
festigten Teile möglich ist. Außerdem ist ein solches  
35 Profil äußerst stabil.

Bei den weiter oben erläuterten bekannten Dachträgern



1 liegt das Obergestell in der Transportstellung auf einem  
Flansch der Tragschiene auf, welche völlig eben gestaltet  
ist, wobei die Tragschienen mit genügendem Spiel gegen-  
über dem Obergestell angeordnet sein müssen, um eine  
5 leichtgängige Verschiebung des Obergestells zu ermöglichen.  
Dieses Spiel macht sich aber beim Fahren unange-  
nehm bemerkbar, weil das mit der Last beaufschlagte Ober-  
teil sich gegenüber dem Grundrahmen verschieben kann,  
was in Verbindung mit der hohen Last, die zu tragen ist,  
10 zu sehr großen stoßartigen Kräften an den Befestigungs-  
punkten des Grundgestells führt.

Um eine leicht gängige Verschiebung bei einer spiel-  
freien Halterung des Obergestells zu ermöglichen, weist  
15 gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Er-  
findung jede Tragschiene einen Führungssteg auf, der  
spielfrei in den Schlitz der Gleitschiene eingreift. Da-  
bei ist es vorteilhaft, wenn in Weiterbildung der Erfin-  
dung der Führungssteg aus einem Material mit guten Gleit-  
20 eigenschaften besteht und im Querschnitt eine ballige  
Form aufweist, wobei der Bereich mit der größten Breite,  
die die Schlitzbreite der Gleitschiene etwas übersteigt,  
in der Transportstellung innerhalb der hohlen Gleitschie-  
ne liegt. Hierdurch wird erreicht, daß nach dem Aufsetzen  
25 der Gleitschiene auf die Tragschiene die Gleitschiene  
auch gegen ein Abheben aufgrund der balligen Form durch  
den Führungssteg weitgehend gesichert ist, da dieser nur  
aufgrund einer, wenn auch äußerst geringfügigen, elasti-  
schen Verformung der Gleitschiene und des Führungssteges  
30 in die Gleitschiene eindringen kann. Diese Haltekräfte  
reichen selbstverständlich nicht aus, um eine zusätzli-  
che Sicherung in der Transportstellung überflüssig zu  
machen, jedoch werden hierdurch Erschütterungen, die  
sich aus dem Fahrbetrieb ergeben, so weit aufgefangen,  
35 daß sich das Obergestell nicht ohne weiteres gegenüber  
dem Grundgestell in vertikaler Richtung bewegen kann,  
d.h. das Obergestell wird aufgrund dieser Ausgestaltung

1 daran gehindert, bei Fahrstößen in Schwingungen in vertikaler Richtung zu geraten.

Um Klappergeräusche, die durch ein unmittelbares Aufliegen der Gleitschiene auf der Tragschiene entstehen können zu vermeiden, kann in weiterer Ausgestaltung der Erfindung in der Transportstellung die dem Schlitz gegenüberliegende Innenwandfläche der Gleitschiene auf der Oberseite des Führungssteges aufruhem. Dies ist insbesondere dann vorteilhaft, wenn der Führungssteg aus einem gute Gleiteigenschaften aufweisenden elastischen Kunststoff besteht.

Bei dem eingangs erläuterten bekannten Dachträger kann die Gleitschiene von den Rollen abgezogen werden, was beim Entladen des Dachträgers insbesondere dann gefährlich werden kann, wenn der Boden neben dem Fahrzeug abschüssig ist, so daß das vordere Ende der Gleitschienen nicht auf dem Boden abgestützt werden kann, solange die Rollen noch in Eingriff mit der Gleitschiene stehen. Bei einer anderen bekannten Ausführungsform eines Dachträgers (US-PS 3 186 569) ist die hohle Gleitschiene am Ende verschlossen, so daß sich hieraus ein Anschlag ergibt, der sich an den Rollen abstützt. Dies hat jedoch zur Folge, daß Fälle eintreten können, in denen das Obergestell nicht ausreichend durch den Benutzer beim Abkippen gehalten wird, so daß größere Schläge auf die Rollenhalterung eintreten können, was zur Beschädigung dieser Halterung führen kann. Um alle diese erläuterten Nachteile zu vermeiden, ist gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung zumindest an einer Außenseite der Tragschiene an dem den Halter tragenden vorderen Ende ein feststehendes Fangteil für einen am hinteren Ende der Gleitschiene an deren Außenseite angeordneten, dem Durchmesser des Rollen- bzw. Gleitkörpers entsprechenden Anschlagkörper vorgesehen und weiterhin fluchtet das Zentrum der den Anschlagkörper

- 1 per aufnehmenden Aussparung des Fangteils mit der Achse  
des Rollen- oder Gleitkörpers.

Durch die Anordnung eines Fangteils an der Tragschiene  
5 und die Anordnung eines Anschlagkörpers an der Gleit-  
schiene wird erreicht, daß die Rollenhalterung frei von  
Belastungen gehalten wird, wenn die Gleitschiene am Ende  
ihrer Kipp- und Gleitbewegung angehalten werden soll,  
was zuweilen sehr ruckartig erfolgen kann. Durch die  
10 weitere Ausgestaltung, wonach das Zentrum der Ausneh-  
mung des Fangteils für die Aufnahme des Anschlagkörpers  
mit der Achse des Rollen- oder Gleitkörpers fluchtet  
wird erreicht, daß die Gleitschiene auch noch gekippt  
werden kann, wenn sie sich am Ende ihrer Schiebewegung  
15 mit dem Anschlagkörper am Fangteil befindet.

Um ein einfaches Verriegeln des Oberteils in seiner  
Transportstellung zu ermöglichen, ist in weiterer Ausge-  
staltung der Erfindung am vorderen Ende der Gleitschie-  
20 ne ein gegen die Wirkung einer Feder schwenkbarer Sperr-  
haken vorgesehen, der mit dem Fangteil in der Transport-  
stellung zusammenwirkt und damit die Gleitschiene ver-  
riegelt. Der schwenkbare Sperrteil dient somit als  
Rastfalle, die beim Einschieben des Oberteils in  
25 seine endgültige Transportlage von selbst einrastet.

Um ein unbefugtes Lösen des Oberteils aus der gesi-  
cherten Transportlage zu verhindern, kann in weiterer  
Ausgestaltung der Erfindung der Sperrteil in der mit  
30 dem Fangteil verrasteten Stellung durch ein Schloß ver-  
riegelbar sein.

Um ein Abheben der Gleitschiene in der Transportstellung  
zu verhindern, kann in weiterer Ausgestaltung der Erfin-  
35 dung der Anschlagkörper mit einem am hinteren Ende der  
Tragschiene angeordneten Sicherungshaken zusammenwirken.

1 Bei leichteren Gepäckträgern oder bei solchen die unter-  
teilt sind, wobei die eine Gleitschiene nach der einen  
und die andere Gleitschiene nach der anderen Seite aus-  
ziehbar und abkipperbar ist, so daß bereits von der zur  
5 Verfügung stehenden Fläche eine geringere Belastung zu  
erwarten ist, kann eine leichtere und einfachere Ausge-  
staltung zur Verrastung der Gleitschiene vorgesehen sein.  
Diese kann in weiterer Ausgestaltung der Erfindung so  
ausgebildet sein, daß am vorderen, den Rollen- oder Gleit-  
10 körpern in der Transportstellung zugeordneten Ende der  
Gleitschiene ein Anschlagkörper verstellbar gehalten ist,  
der in der Transportstellung in den Rollen oder Gleit-  
körpern anliegt und die Gleitschiene sperrt. Dieser An-  
schlagkörper kann an einer Blattfeder befestigt sein,  
15 deren eines Ende an dem dem Schlitz gegenüberliegenden  
Quersteg der Gleitschiene befestigt ist und deren an-  
deres Ende als Handhabe aus der Gleitschiene herausragt,  
und der Anschlagkörper kann in einer Bohrung des Quer-  
stegs geführt sein. Mittels dieser Blattfeder, deren  
20 eines Ende aus der Gleitschiene herausragt, kann der An-  
schlagkörper in seiner Führungsbohrung verschoben und  
somit die Verriegelung gelöst werden.

Um ein Lösen dieser Verriegelung in unbefugter Weise ver-  
25 hindern zu können, kann auf das Ende der Gleitschiene ein  
abschließbares Endstück aufschiebbar sein.

Obwohl grundsätzlich ein einziger zentral angeordneter  
Gleitkörper oder auch eine einzige zentral gehaltene  
30 Rolle vorgesehen sein kann, so ist es doch in besonderer  
Weise zu empfehlen, daß an jedem über das Ende der Trag-  
schiene hervorstehenden Halter zwei Rollen- oder Gleit-  
körper koaxial zueinander angeordnet sind.

35 Um bei einer solchen Ausgestaltung die Leichtgängigkeit  
besonders zu fördern, können die Rollen- oder Gleitkör-  
per an ihren äußeren Standflächen ballig ausgeführt sein.

1 Hierdurch tritt bei einer Berührung zwischen der Gleit-  
schiene und der Standfläche des Rollen- oder Gleitkör-  
pers eine punktförmige Berührung und keine Flächenberüh-  
rung ein, wie dies bei ebenen Standflächen der Fall ist,  
5 die hierdurch viel leichter zu einem Verkanten und Klem-  
men neigen. Dies wird durch die ballige Ausgestaltung  
vermieden.

Jeder Rollen- oder Gleitkörper kann mit seiner Lager-  
10 bzw. Tragachse verpreßt oder vernietet sein. Im Falle  
der Rollenkörper ist dann die Lagerachse in dem Halter  
drehbar gelagert und hierdurch ergibt sich eine einfa-  
che Fertigung der Rollenlagerung.

15 Die Erfindung ist in der Zeichnung beispielsweise darge-  
stellt. In dieser zeigen:

Fig. 1 eine schaubildliche Ansicht eines Fahrzeuges  
mit einem erfindungsgemäßen Gepäckträger;

20

Fig. 2 eine schaubildliche Teilansicht des mit II ge-  
kennzeichneten Bereiches in Fig. 1, die eine  
Trag- und eine Gleitschiene des Basisteiles und  
des Oberteiles darstellt;

25

Fig. 3 eine Vorderansicht der Trag- und Gleitschiene in  
der Transportstellung;

Fig. 4 einen Querschnitt durch eine Trag- und Gleit-  
30 schiene in der Transportstellung;

Fig. 5 eine Teilansicht des vorderen Endes der Trag-  
und Gleitschiene in der verriegelten Trans-  
portstellung;

35

Fig. 6 eine der Fig. 1 entsprechende Darstellung einer  
weiteren Ausführungsform eines Gepäckträgers;

1 Fig. 7 eine weitere Ausgestaltung eines Gepäckträgers;

Fig. 8 eine Vorderansicht in Einzeldarstellung eines  
Halters mit Rollkörpern;

5

Fig. 9 einen Längsschnitt im Bereich des mit Rollkörpern  
versehenen Endes einer abgeänderten Ausführungs-  
form;

10 Fig. 10 einen Längsschnitt durch das hintere Ende der ge-  
änderten Ausführungsform gemäß Fig. 9; und

Fig. 11 eine Ansicht eines Gepäckträgers nach Fig. 6  
in einer anderen Einbaulage.

15

Aus Fig. 1 ist ersichtlich, daß der Gepäckträger grund-  
sätzlich einen zweiteiligen Aufbau aufweist und ein Ba-  
sisteil 2 sowie ein Oberteil 3 umfaßt. Das Basisteil 2  
20 besteht aus zwei parallel zueinander angeordneten Trag-  
schienen 4, 5, die mittels Halterungen, z.B. Stützfüßen  
6 in üblicher Weise am Fahrzeugdach oder auch an anderen  
Stellen eines Fahrzeuges befestigt sein können.

25 Das Oberteil ist bei einer ersten Ausführungsform als  
in sich geschlossener Rahmen ausgeführt und weist zwei  
Gleitschienen 7, 8, zwei Längsstreben 9 und 10 sowie  
zwei zusätzliche, parallel zu den Gleitschienen 7 und 8  
angeordnete Querstreben 11 und 12 auf. Die Längsstreben  
30 9 und 10 sind mit den Gleitschienen 7 und 8 fest verbun-  
den, während die Querstreben 11 und 12 an den Längsstre-  
ben 9 und 10 befestigt sind. Die Querstreben 11 und 12  
tragen spezielle Halter 13, die im dargestellten Bei-  
spiel für die Aufnahme von Segelbrettern dienen. Diese  
35 Halter können durch andere Halter, beispielsweise für  
Ski oder Fahrräder oder durch übliche Gepäckkörbe bzw.  
Gepäckkoffer ersetzt sein.

1 Da die Gleitschienen 7 und 8 identisch ausgeführt und in  
gleicher Weise gegenüber der jeweils zugeordneten Trag-  
schiene geführt sind, erfolgt die nachfolgende Beschrei-  
bung nur unter Bezugnahme auf die Gleitschiene 7 und die  
5 zugeordnete Tragschiene 4, weil auch hier die Tragschienen 5 der Tragschiene 4 entspricht.

Wie aus den Fig. 2 bis 4 ersichtlich, bestehen die Trag-  
und Gleitschienen jeweils aus H-Profilen, deren freie  
10 Schenkelenden nach innen abgebogen sind. Es entsteht so  
ein doppeltes Hohlprofil, wobei jeder Profilteil 14, 15  
der Gleitschiene 7 bzw. 16, 17 der Tragschiene 4 je-  
weils einen längslaufenden durchgehenden Schlitz 18, 19  
bzw. 20, 21 aufweist, der durch die Ränder 18', 19' bzw.  
15 20', 21' der abgebogenen Schenkelenden begrenzt ist.

Die Tragschiene 4 trägt in ihrem oberen Profilteil 16  
einen Führungssteg 22, der mit einem Sockelteil 23 in  
dem Hohlprofilteil 16 gehalten ist. Der Führungssteg 22  
20 weist eine leicht ballige Form auf und paßt spielfrei in  
den Schlitz 19 des unteren Profilteiles 15 der Gleit-  
schiene 7. Die breiteste Stelle des Führungssteges 22,  
die mit 24 bezeichnet ist, liegt in der Transportstel-  
lung innerhalb des Hohlprofilteiles 15 und ist gering-  
25 fügig breiter als dies der Breite des Schlitzes 19 ent-  
spricht, so daß beim Aufsetzen der Gleitschiene 7 auf  
die Tragschiene 4 dies nur bei einer leichten Verfor-  
mung des Führungssteges 22 möglich ist, der aus einem  
Kunststoff besteht, der elastisch ist und gute Gleit-  
30 eigenschaften aufweist. In der Transportstellung ist  
also die Gleitschiene 7 durch einen geringen Druck-  
knopfeffekt auf der Tragschiene gehalten.

Am vorderen Ende der Tragschiene, d.h. an dem Ende, an  
35 welchem die Kippbewegung des Oberteils des Ge-  
päckträgers möglich ist, ist in dem oberen Profilteil  
16 der Tragschiene 4 ein Halter 25 in Form eines Aus-

1 legers angeordnet, der zur Lagerung von zwei Rollen 26 dient. Der Halter 25 ist symmetrisch in bezug auf die Tragschiene mit einem Stützfuß 27 in dem oberen Profilteil 16 befestigt und hält die Rollen 26 zu seinen beiden Seiten symmetrisch zu den Längsachsen der Gleit- und Tragschiene vor der Stirnkante und oberhalb der Oberkante der Tragschiene 4. Auf diese Weise bleibt zur Tragschiene hin genügend Platz, um die Gleitschiene 7, in deren unteren Profilteil 15 die Rollen 26 aufgenommen sind, nach unten abkippen zu können, wie dies auf den Fig. 1 und 2 hervorgeht. Aufgrund der Führung der Gleitschiene auf den Rollen 26, wobei diese Führung so weit als möglich spielfrei gehalten ist, kann die Gleitschiene und damit der Oberteil nicht nur gegenüber der Tragschiene verschoben, sondern in jeder relativen Verschiebelage von Gleitschiene zur Tragschiene gekippt werden, weil eine formschlüssige Verbindung, d.h. eine Sicherung gegen Abheben der Gleitschiene von der Tragschiene nur durch diese Rollen 26 gegeben ist. Nur an dieser Stelle kann die Gleitschiene von der Tragschiene nicht abgehoben sondern nur gegenüber der Gleitschiene gekippt werden.

Beim Kippen der Gleitschiene gegenüber der Tragschiene wird das spielfreie Ineinandergreifen des Führungssteges 22 in die Gleitschiene gelöst, was nach einem gewissen Verschiebeweg aufgrund des auftretenden nach unten wirkenden Kippmoments ohne weiteres möglich ist. Aufgrund des spielfreien Ineinandergreifens zwischen Führungssteg 22 und Gleitschiene 7 wird erreicht, daß die von dem Oberteil aufgenommene Last gegenüber den Tragschienen in der Transportstellung, in welcher Fahrstöße auf den Gepäckträger einwirken, keine Bewegungsmöglichkeit besitzt. Am vorderen Ende der Tragschiene 4 ist ein Fanghaken 28 angeordnet, der mittels einer Schraube 28' am unteren Profilteil 17 befestigt ist und zwei Flügel 29 aufweist, die sich zu beiden Seiten der Tragschiene 4



1 befinden. Jeder dieser Flügel weist eine Ausnehmung 30  
auf, in die jeweils ein Anschlagkörper 31, der mittels  
einer Halterung 32 am hinteren Ende der Gleitschiene 7  
befestigt ist, eingreifen kann, wenn sich die Gleit-  
5 schiene 7 in ihrer vollständig ausgezogenen Lage be-  
findet. Da die Anschlagkörper 31 den gleichen Durchmes-  
ser wie die Rollen 26 aufweisen, und da das Zentrum der  
Ausnehmung 30, welches mit 33 bezeichnet ist, mit der  
Achse 34 der Rollen 26 fluchtet, liegen diese Anschlag-  
10 körper in der vollständig ausgezogenen Lage fluchtend  
mit den Rollen 26 so, daß auch in dieser Stellung, in  
welcher die Gleitschiene gegen ein vollständiges Ab-  
ziehen von der Tragschiene gesichert ist, ein Verschwen-  
ken der Gleitschiene gegenüber der Tragschiene möglich  
15 ist. Da der Fanghaken 27 an der Tragschiene und die An-  
schlagkörper 31 an der Gleitschiene mittels der Schrau-  
ben 28' und 35 einstellbar festgelegt sind, können keine  
Kräfte beim Auffangen der nach unten gleitenden Gleit-  
schiene auf die Rollen übertragen werden, so daß deren  
20 Lagerung keiner zusätzlichen Belastung ausgesetzt ist.

Am vorderen Ende der Gleitschiene 7 ist, wie aus Fig. 5  
ersichtlich, ein um eine Achse 36 schwenkbar gelagerter  
Sperrhaken 37 vorgesehen, der nach Art einer Rastfalle  
25 durch eine nicht dargestellte Feder in Richtung des  
Pfeiles 38 belastet ist, so daß er nach dem vollstän-  
digen Einschieben der Gleitschiene in die Transportstel-  
lung mit einem Ansatz 39 in die Aussparung 30 des Fang-  
hakens 27 einrastet. Zum Lösen dieser Verbindung muß  
30 der Sperrhaken 37 in Richtung des Pfeiles 40 entgegen  
der Wirkung der nicht dargestellten Feder angehoben wer-  
den. Mittels eines Schlosses 41 kann der Sperrhaken 37  
in der verriegelten Stellung festgehalten werden, so  
daß die Gleitschiene und damit das gesamte Oberteil in  
35 der Transportstellung, in welcher die Gleitschiene voll-  
ständig über der Tragschiene liegt, gesichert ist. In  
dieser Transportstellung wird das Gewicht des Oberteils

- 1 und der zu transportierenden Gegenstände von dem Führungs-  
steg 22 aufgenommen, da die Innenwand 42 des Quersteges 43  
des unteren Profilteiles 15 der Gleitschiene auf den Füh-  
rungssteg aufruhrt, wobei zwischen der Tragschiene 4 und  
5 der Gleitschiene 7, wie aus Fig. 4 ersichtlich, ein  
Spalt verbleibt, der mit 44 bezeichnet ist.

In der Transportstellung ist die Gleitschiene 7 gegen  
ein Abheben von der Tragschiene 4 durch den Sperrhaken 37  
10 der mit dem Fanghaken 28 am vorderen Ende der Tragschie-  
ne und durch den Anschlagkörper 31, der mit einem nicht  
dargestellten Sicherungshaken am hinteren Ende der Trag-  
schiene zusammenwirkt, gesichert.

- 15 In Fig. 6 ist eine andere Ausführungsform des Gepäck-  
trägers nach der Erfindung gezeigt, bei welcher das Ober-  
teil des Gepäckträgers nicht mehr aus einem in sich ver-  
steiftem Gestell, sondern nur aus den Gleitschienen 7  
und 8 besteht. Diese Gleitschienen sind unabhängig von-  
20 einander auf den Tragschienen 4 und 5 verschiebbar und  
nur über den zu transportierenden Gegenstand, z.B. ein  
Surfbrett 45, miteinander verbunden. Hierdurch ergibt  
sich eine sehr lose Verbindung zwischen den Gleitschie-  
nen 7 und 8, welche die unabhängige klemmfreie Verschie-  
25 bung jeder dieser Gleitschienen auf ihrer zugeordneten  
Tragschiene nicht behindert. Bei einem etwaigen Monta-  
gefehler hinsichtlich der Parallelität der Tragschienen  
4 und 5, kann dieser Fehler durch die lose Verbindung  
über das Surfbrett ausgeglichen werden, so daß bei der  
30 Verschiebung keine Klemmkräfte zwischen den Gleitschienen  
und den Tragschienen auftreten.

Die Ausgestaltung nach Fig. 7 stellt eine Weiterentwick-  
lung der Ausführungsform nach Fig. 6 dar, da sie nicht  
35 nur eine unabhängige Führung der den Tragschienen 4 und  
zugeordneten Gleitschienen ermöglicht, weil auch hier die  
Gleitschienen untereinander nicht verbunden sind, sonder

- 1 diese Ausführungsform weist die Besonderheit auf, daß  
jede Gleitschiene einer Tragschiene in zwei Teile unter-  
teilt ist, die nach unterschiedlichen Richtungen der  
Gleitschiene verschoben und damit auch nach unterschied-  
5 lichen Richtungen abgekippt werden kann. Bei der Ausfüh-  
rungsform nach Fig. 7 sind die der Tragschiene 4 zuge-  
ordneten Gleitschienen 7', 7" und die der Tragschiene  
5 zugeordneten Gleitschienen mit 8', 8" bezeichnet.
- 10 Diese Ausgestaltung ist insbesondere dann empfehlenswert,  
wenn der Gepäckträger sehr breit wird und dadurch ver-  
hältnismäßig lange Gleitschienen mit entsprechend großer  
Gepäckaufnahmemöglichkeit entstehen. Durch die Untertei-  
lung der Gleitschienen bleiben die einzelnen Gepäckträ-  
15 ger-Oberteile 7', 8', bzw. 7", 8", verhältnismäßig  
schmal, so daß diese beiden Oberteile jeweils für sich  
ein geringeres Gepäckgewicht aufweisen, als dies bei  
einem einteiligen Oberteil, beispielsweise nach Fig. 1  
oder 6 der Fall ist. Hierdurch ist die Bedienung des Ge-  
20 päckträgers erleichtert. Außerdem neigen die kürzeren  
Gleitschienen bei einer Verschiebung nicht so schnell  
zum Verklemmen wie lange Gleitschienen. Selbst wenn kei-  
ne Montage- oder Fertigungsfehler vorliegen, sind kurze  
Gleitschienen wegen der geringeren Eingriffslänge mit  
25 dem Verbindungssteg 22 leichter verschiebbar.

Bei den Ausführungsformen nach den Fig. 6 und 7 ist der  
gleiche Aufbau der Tragschienen vorgesehen, wie bei der  
Ausführungsform nach den Fig. 1 bis 4. Auch der Aufbau  
30 der Gleitschienen entspricht demjenigen nach den Fig. 1  
bis 4, sieht man von der Unterteilung der Gleitschienen  
in zwei Teile bei der Ausführungsform nach Fig. 7 ab.

Bei der Ausgestaltung nach Fig. 7 sind die Gleitschie-  
35 nen 7" und 8" durch einen Gepäckkoffer 46 miteinander  
verbunden, der mit diesen Gleitschienen so verschraubt  
ist, daß eine Ausgleichsbewegung, d.h. eine gegenseitige

1 Ausrichtung der Gleitschienen hinsichtlich ihrer Paral-  
lelität möglich ist. Mit 47 sind Stützfüße bezeichnet,  
bei denen die Gleitschienen 7" und 8" zusammen mit dem  
Koffer 46 gegen das Fahrzeug 1 abgestützt werden können,  
5 um den Koffer beladen zu können, da dies in dem völlig  
abgekippten Zustand kaum möglich wäre. Diese Stützfüße  
47 können in Profilschienen 73 geführt sein, die an  
der Seite der Profilschienen 7 und 8, bzw. 7" und 8",  
vorgesehen sind. Eine solche zusätzliche Profilausbil-  
10 dung ist mit gestrichelter Linie in Fig. 4 angedeutet.

Die Fig. 8 zeigt eine Ansicht von besonders bevorzugten  
Rollen 48 an einem Halter, die deshalb vorteilhaft sind,  
weil ihre Stirnflächen 50 ballig ausgeführt sind, so daß  
15 bei einer Berührung mit der Innenwand des Hohlprofils  
der Gleitschiene stets nur eine punktförmige Berührung  
und keine Flächenberührung eintritt, was die Leicht-  
gängigkeit bei der Verschiebung der Gleitschiene gegen-  
über der Tragschiene fördert.

20

Die Fig. 9 und 10 zeigen die Darstellungen des vorderen  
und hinteren Endes einer Trag- und Gleitschiene mit  
einer besonders wirtschaftlichen Ausbildung derjenigen  
Teile, die zur Führung und Verrastung der Gleitschiene  
25 dienen. Die Trag- und Gleitschiene ist ebenfalls wie bei  
der Ausführungsform der Fig. 1 bis 4 ausgebildet, wes-  
halb die gleichen Bezugszeichen verwendet sind. In der  
Tragschiene 4 ist am Quersteg 51 ein Halter 49 mittels  
Schrauben 52 befestigt. Dieser Halter ist aus einem  
30 Flacheisen gebogen und mit Befestigungsflanschen 53 ver-  
sehen. Bei der Ausführungsform nach den Fig. 1 bis 4 ist  
der Halter 25 als gefrästes Teil ausgebildet, wodurch er  
wesentlich teurer ist. Die in den Fig. 9 und 10 gezeig-  
ten Rollen 48 entsprechen denjenigen nach Fig. 8. Zur  
35 Verrastung der Gleitschiene 7 in der Transportstellung  
dient ein Rastkörper 54, der als Zapfen ausgebildet und  
in einer Bohrung 55 des Quersteges 43 geführt ist. Der

1 Rastkörper 54 ist an einer Blattfeder 56 befestigt, die  
ihrerseits am Quersteg 43 mittels Nieten 57 gehalten ist.  
Das freie Ende dieser Blattfeder ragt als Handhabe 58  
über das vordere Ende der Gleitschiene 7 heraus. Diese  
5 Blattfeder 56 hält den Rastkörper 54 in der in Fig. 9  
dargestellten Lage, in welcher er an der Rolle 48 an-  
liegt und so ein Herausziehen der Gleitschiene 7 ver-  
hindert. Durch Anheben der Blattfeder 56 in Richtung  
des Pfeiles 59 wird der Anschlagkörper 54 in seiner Boh-  
10 rung 55 nach oben verschoben, so daß er von der Rolle  
48 freikommt. Hierdurch kann die Gleitschiene nach vor-  
ne ausgezogen und nach unten abgekippt werden, wie dies  
in den Fig. 6 und 7 gezeigt ist. Am hinteren Ende der  
Gleitschiene 7 ist ein fest eingesetzter Anschlagkörper  
15 60 vorgesehen, der mit dem Quersteg 43 durch einen Niet  
61 verbunden ist. Dieser Anschlagkörper 60 legt sich  
in der vollständig ausgezogenen Lage der Gleitschiene 7  
an die Rolle 48 an, wodurch ein vollständiges Heraus-  
ziehen der Gleitschiene 7 verhindert wird. Während der  
20 Schwenkbewegung liegtz der Anschlagkörper 60 ebenfalls  
an jeder der Rollen 48 an. Diese Anschlagkörper 60, von  
denen jeweils einer einer Rolle 48 zugeordnet ist, er-  
setzen die außen angeordneten Anschlagkörper 31 bei der  
Ausführungsform nach Fig. 3 und machen wegen ihrer An-  
25 lage an den Rollen 48 auch den Fanghaken 28 überflüs-  
sig, wodurch diese Ausführungsform nach den Fig. 9 und  
10 wesentlich billiger in der Fertigung ist.

Bei der zweiteiligen Ausgestaltung der Gleitschienen 7',  
30 7'', bzw. 8', 8'', ist in der Mitte einer jeden Tragschie-  
ne 4 bzw. 5 ein Anschlag 62 mit zwei nach beiden Ver-  
schieberichtungen überstehenden Flügeln 63 vorgesehen,  
wodurch nicht nur eine Begrenzung der jeweiligen Gleit-  
schiene erreicht wird, sondern die Flügel 63 greifen  
35 in der Endstellung unter die nach innen abgebogenen  
Schenkel des Gleitschienenprofils, wodurch die Gleit-  
schiene nicht mehr von der Tragschiene an ihrem hinte-

1 ren Ende abgehoben werden kann. Der Anschlag 62 ist in  
Fig. 7 dargestellt.

In Fig. 9 ist auch noch ein abschließbares Endstück 64  
5 dargestellt, welches mit zwei Rippen 65 und 66 in das  
obere Hohlprofil der Gleitschiene eingreift, während  
der untere Teil 67 das untere Hohlprofil der Gleitschie-  
ne abdeckt. An einem oberen Steg 68 ist ein Schloß 69  
gehalten.

10

In Fig. 11 ist eine besondere Einbaulage des Gepäck-  
trägers nach Fig. 6 dargestellt. Die Besonderheit be-  
steht darin, daß die hintere Tragschiene 5 wegen des  
stufenförmig ausgebildeten Daches des Fahrzeuges sich  
15 auf einer höheren Ebene befindet als die vordere Trag-  
schiene 4. Hierdurch nimmt ein zu transportierender  
Gegenstand, dessen Längsachse mit einer strichpunktier-  
ten Linie 70 angedeutet ist, eine gegenüber der Hori-  
zontalen geneigte Lage ein. Wenn nun die Gleitschie-  
20 nen 7 und 8 in die abgekippte Stellung überführt wer-  
den, in der sie in Fig. 11 dargestellt sind, so ist  
dies nur dann möglich, wenn sich der zu transportie-  
rende Gegenstand 70 gegenüber diesen Gleitschienen in  
seinen Halterungen 71 und 72 bewegen kann, d.h. die  
25 Verbindung, die der zu transportierende Gegenstand 70  
zwischen den beiden Gleitschienen 7 und 8 herstellt,  
muß gelenkig, bzw. kardanisch sein, weil sich die Enden  
der Gleitschienen auf unterschiedlichen Höhen in der  
gekippten Stellung befinden, weil auch die Schwenk-  
30 punkte, um die die Gleitschienen nach unten kippen,  
auf unterschiedlichen Höhen wegen der Stufendachaus-  
bildung bei dem dargestellten Kraftfahrzeug liegen.

35

10

## 15

## 15

1. Gepäckträger für Fahrzeuge, insbesondere Camping-  
fahrzeuge oder Wohnmobile, mit einem am Fahrzeug be-  
festigbaren Basisteil (2) und einem auf dem Basis-  
teil abgestützten, die zu transportierenden Gegen-  
stände aufnehmenden Oberteil (3), das mindestens  
zwei hohle, jeweils mit einem durchlaufenden Schlitz  
versehene Gleitschienen (7, 8) aufweist, in denen  
Rollen (26, 48) oder Gleitkörper aufgenommen sind,  
die an den Enden von Tragschienen (4, 5) des Basis-  
teils mittels Halter (25, 49) vor und über der Auf-  
lagefläche für die Gleitschienen angeordnet sind,  
wobei die Halter durch den Schlitz (19) greifen und  
ein Verschieben und Verschwenken des Oberteils ge-  
genüber dem Basisteil ermöglichen, dadurch g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß die Halter (25, 49)  
für die Rollen oder Gleitkörper (26) und die Rollen  
oder Gleitkörper (26) am Basisteil (2) symmetrisch  
in bezug auf die Tragschiene (4) angeordnet sind,  
und daß die Gleitschiene (7, 8) des Oberteils (3) mit  
dem Schlitz (19) nach unten über der zugeordneten  
Tragschiene (4) liegt.

- 1 2. Gepäckträger für Fahrzeuge, insbesondere Campingfahr-  
zeuge oder Wohnmobile, mit einem am Fahrzeug befestig-  
baren Basisteil (2) und einem auf dem Basisteil abge-  
stützten, die zu transportierenden Gegenstände auf-  
5 nehmenden Oberteil (3), das mindestens zwei hohle,  
jeweils mit einem durchlaufenden Schlitz versehene  
Gleitschienen (7, 8) aufweist, in denen Rollen (26,  
48) oder Gleitkörper aufgenommen sind, die an den  
Enden von Tragschienen (4, 5) des Basisteils mittels  
10 Halter (25, 49) vor und über der Auflagefläche für  
die Gleitschienen angeordnet sind, wobei die Halter  
durch den Schlitz (19) greifen und ein Verschieben  
und Verschwenken des Oberteils gegenüber dem Basis-  
teil ermöglichen, dadurch g e k e n n z e i c h -  
15 n e t , daß das Oberteil (3) ausschließlich aus  
den Gleitschienen (7, 8) besteht, die Transporthal-  
terungen tragen.
3. Gepäckträger für Fahrzeuge, insbesondere Campingfahr-  
zeuge oder Wohnmobile, mit einem am Fahrzeug befestig-  
baren Basisteil (2) und einem auf dem Basisteil abge-  
20 stützten, die zu transportierenden Gegenstände aufneh-  
menden Oberteil (3), das mindestens zwei hohle, je-  
weils mit einem durchlaufenden Schlitz versehene  
Gleitschienen (7, 8) aufweist, in denen Rollen (26,  
48) oder Gleitkörper aufgenommen sind, die an den  
Enden von Tragschienen (4, 5) des Basisteils mittels  
Halter (25, 49) vor und über der Auflagefläche für  
25 die Gleitschienen angeordnet sind, wobei die Halter  
durch den Schlitz (19) greifen und ein Verschieben und  
Verschwenken des Oberteils gegenüber dem Basisteil er-  
30 möglichen, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß die Gleitschienen (7, 8) des Oberteils (3) durch  
Streben (9, 10) oder durch Transportbehälter (46)  
flexibel bzw. gegeneinander bewegbar miteinander ver-  
35 bunden sind.



- 1 4. Gepäckträger für Fahrzeuge, insbesondere Campingfahr-  
zeuge oder Wohnmobile, mit einem am Fahrzeug befestig-  
baren Basisteil (2) und einem auf dem Basisteil abge-  
stützten, die zu transportierenden Gegenstände aufneh-  
5 menden Oberteil (3), das mindestens zwei hohle, jeweils  
mit einem durchlaufenden Schlitz versehene Gleitschie-  
nen (7, 8) aufweist, in denen Rollen (26, 48) oder  
Gleitkörper aufgenommen sind, die an den Enden von  
Tragschienen (4, 5) des Basisteils mittels Halter (25,  
10 49) vor und über der Auflagefläche für die Gleitschie-  
nen angeordnet sind, wobei die Halter durch den  
Schlitz (19) greifen und ein Verschieben und Ver-  
schwenken des Oberteils gegenüber dem Basisteil er-  
möglichen, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,  
15 daß jeder Tragschiene (4, 5) zwei Gleitschienen (7',  
8'; 7'', 8'') zugeordnet sind, die nach entgegenge-  
setzten Richtungen über die Tragschienen (4, 5) hin-  
ausschiebbar sind.
- 20 5. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 4, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß sowohl  
die Tragschiene (4) als auch die Gleitschiene (7) im  
wesentlichen einen H-Querschnitt aufweist, wobei die  
nach oben und unten ragenden Schenkel an ihren Enden  
25 jeweils nach innen abgebogen sind und ihre Ränder  
(18', 19'; 20', 21') jeweils einen oberen und unteren  
Schlitz (18, 19; 20, 21) begrenzen.
- 30 6. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 5, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß jede  
Tragschiene (4) einen Führungssteg (22) aufweist,  
der spielfrei in den Schlitz (19) der Gleitschiene  
(7) eingreift.
- 35 7. Gepäckträger nach Anspruch 6, dadurch g e k e n n -  
z e i c h n e t , daß der Führungssteg (22) aus  
einem Material mit guten Gleiteigenschaften besteht

- 1 und im Querschnitt eine ballige Form aufweist, wobei  
der Bereich mit der größten Breite (24), die die  
Schlitzbreite der Gleitschiene (7) etwas überrsteigt,  
5 in der Transportstellung innerhalb der hohlen Gleit-  
schiene (7) liegt.
8. Gepäckträger nach Anspruch 6 oder 7, dadurch g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß in der Transport-  
stellung die dem Schlitz (19) gegenüberliegende Innen-  
10 wandfläche (42) des Quersteges (43) der Gleitschiene  
(7) auf der Oberseite des Führungssteges (22) aufruhrt.
9. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 8, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß zumin-  
15 dest an einer Außenseite jeder Tragschiene (4) an  
jedem einen Halter (25) tragenden Ende ein festste-  
hendes Fangteil (28, 29) für einen am hinteren Ende  
der Gleitschiene (7) an deren Außenseite angeordne-  
ten, dem Durchmesser der Rollen (26) bzw. Gleitkör-  
20 per entsprechenden Anschlagkörper (31) vorgesehen ist  
und daß das Zentrum (33) der den Anschlagkörper (31)  
aufnehmenden Aussparung (30) des Fangteils (28, 29)  
mit der Achse (34) der Rollen (26) oder Gleitkörper  
fluchtet.
- 25 10. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 9, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß am vor-  
deren Ende der Gleitschiene (7) ein gegen die Wirkung  
einer Feder schwenkbares Sperrteil (37) vorgesehen  
30 ist, das mit dem Fangteil (28, 29) in der Transport-  
stellung zusammenwirkt und damit die Gleitschiene  
verriegelt.
11. Gepäckträger nach Anspruch 10, dadurch g e k e n n -  
35 z e i c h n e t , daß das Sperrteil (37) in der mit  
dem Fangteil (28, 29) verrasteten Stellung durch ein  
Schloß (41) verriegelbar ist.

1 12. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 9 bis 11, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß der An-  
schlagkörper (31) in der Transportstellung mit einem  
am hinteren Ende der Tragschiene (4) angeordneten Si-  
5 cherungsteil zusammenwirkt, der ein Abheben der Gleit-  
schiene (7) verhindert.

13. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 8, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß am vor-  
10 deren, den Rollen (26) oder Gleitkörpern in der Trans-  
portstellung zugeordneten Ende der Gleitschiene (7)  
ein Anschlagkörper (54) verstellbar gehalten ist,  
der in der Transportstellung an den Rollen oder Gleit-  
körpern anliegt und die Gleitschiene bzw. Verriegel-  
15 lung (7) sperrt.

14. Gepäckträger nach Anspruch 13, dadurch g e k e n n -  
z e i c h n e t , daß der Anschlagkörper (54) an  
einer Blattfeder (56) befestigt ist, deren eines Ende  
an dem dem Schlitz gegenüberliegenden Quersteg (43)  
20 der Gleitschiene (7, 7') befestigt ist, und deren an-  
deres Ende als Handhabe (58) aus der Gleitschiene  
herausragt, und daß der Anschlagkörper (54) in einer  
Bohrung (55) des Querstegs (43) geführt ist.

25 15. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 14, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß auf das  
Ende der Gleitschiene ein abschließbares Endstück  
(64) aufschiebbar ist.

30 16. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 15, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , daß an je-  
dem über das Ende der Tragschiene hervorstehenden  
Halter (25, 49) zwei Rollen (26, 48) oder Gleit-  
körper coaxial zueinander angeordnet sind.

1 17. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Rollen (48) oder Gleitkörper an ihren äußeren Stirnflächen (50) ballig ausgeführt sind.

5

18. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß jede Rolle (26, 48) oder jeder Gleitkörper mit seiner Lager- oder Tragachse verpreßt oder vernietet ist.

10

19. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß der obere Profilteil (14) der Gleitschiene (7) zur Befestigung von Zusatzeinrichtungen, wie z.B. zur Befestigung des Anschlagkörpers (31) des Sperrhakens (37) und gegebenenfalls zur Befestigung der verschiedenen Spezialhalter für die zu transportierenden Gegenstände dient, während der untere Profilteil (15) die Rollen (26) oder Gleitkörper aufnimmt.

20

25

30

35